Deutscher Bundestag **Drucksache 17/5702**

17. Wahlperiode 04. 05. 2011

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/5592 –

Planung der Bundesstraße 87n östlich von Leipzig

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 17. Juli 2009 beantragte das Autobahnamt Sachsen die Eröffnung des Raumordnungsverfahrens für das Straßenbauprojekt „B 87n Leipzig (A 14)–Landesgrenze Sachsen/Brandenburg“.

Das Projekt beinhaltet den weitgehenden Neubau der B 87 zwischen der A 14 bei Leipzig und der Ortschaft Löhsten im Landkreis Elbe-Elster (Brandenburg).

Die je nach Variante 60 bis 65 Kilometer lange Strecke soll bis Torgau vierstreifig ausgebaut werden.

Bürgerinitiativen in der Region halten den Neubau der B 87 in der geplanten Form für überdimensioniert und plädieren für einen bestandsnahen Ausbau mit einigen Netzergänzungen.

1. Welchen Stand hat das Raumordnungsverfahren „B 87n Leipzig (A 14)–Landesgrenze Sachsen/Brandenburg“ erreicht?

Die Durchführung des Raumordnungsverfahrens liegt in der Zuständigkeit des Freistaates Sachsen. Hierzu liegen der Bundesregierung keine aktuellen Informationen vor.

2. Wie sieht der genaue Zeitplan für die weitere Planung und Realisierung des Vorhabens aus?

Aufgrund des frühen Planungsstadiums können hierzu keine Aussagen getroffen werden.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 2. Mai 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Von welchen Kosten geht die Bundesregierung derzeit bei einer drei- und bei einer vierstreifigen Variante im Abschnitt Leipzig–Torgau aus, und welches Kosten-Nutzen-Verhältnis ergibt sich daraus?

Die von der Auftragsverwaltung Sachsen vorgeschlagene Vorzugsvariante der Raumordnungsunterlagen weist eine Länge von ca. 58 km und Kosten in Höhe von rund 360 Mio. Euro aus.

Eine darauf basierende neue Wertung der verkehrlichen Wirkungen unter Berücksichtigung der bundesweiten Straßenverkehrsprognose 2025 ergab für die nachfolgenden 4-streifigen Bedarfsplanabschnitte folgende Nutzen-Kosten-Verhältnisse:

Abschnitt	NKV
A 14–Eilenburg	4,8
OU Eilenburg	1,6
Eilenburg–Torgau	0,5
OU Torgau	1,9

Unterlagen für einen 3-streifigen Ausbau liegen nicht vor.

4. Werden im Planungsprozess Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsträgern berücksichtigt, insbesondere vor dem Hintergrund der besseren Erreichbarkeit der Leipziger Innenstadt mit dem Schienenpersonennahverkehr nach Inbetriebnahme des City-Tunnels Leipzig?

Ja.

5. Mit welchen Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl rechnet die Bundesregierung im Korridor Leipzig–Eilenburg–Torgau nach Inbetriebnahme des City-Tunnels Leipzig?

Die für den Citytunnel Leipzig angestellten Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen lassen nach Inbetriebnahme eine Zunahme der Fahrgastzahlen auch in der Relation Leipzig–Torgau erwarten. Dieser Zuwachs kommt sowohl durch Umsteiger vom motorisierten Individualverkehr als auch durch zusätzlich induzierten Neuverkehr zustande.

6. Hat die Bundesregierung eine Variante unter Einbeziehung der heutigen Staatsstraße 4 und der B 2 geprüft?

   Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Nein. Eine solche Variante ist in den Raumordnungsunterlagen nicht enthalten.

7. Welche Verkehrsbelegung ergibt sich heute auf der Staatsstraße 4, und wie hoch ist der Lkw-Anteil?

Angaben zum heutigen Verkehrsaufkommen sind erst nach Vorliegen der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2010 möglich. Die SVZ 2005 weist laut Verkehrsmengenkarte für die S 4 zwischen der B 2 und der B 107 eine Verkehrsbelastung von rund 9 000 Kfz/24 h bei einem Güterverkehrsanteil von 20 Prozent aus.

8. Wie hat sich die Verkehrsbelegung der B 87 im genannten Planungskorridor seit 2000 entwickelt (bitte abschnittsweise angeben)?

   Wie hoch war jeweils der Lkw-Anteil?

Die Entwicklung der Verkehrsstärke auf der B 87 kann nur anhand der Ergebnisse der bundesweiten SVZ 2000 und SVZ 2005 dargestellt werden, die Ergebnisse der SVZ 2010 liegen noch nicht vor.

	2000 Kfz/24 h	2005 Kfz/24 h (Schwerverkehrsanteil)
A 14 bis Eilenburg	7 700–17 500	7 900–19 700 (ca. 5– 8 %)
OU Eilenburg		9 600 (ca. 13 %)
Eilenburg bis Torgau	7 200– 8 300	7 900– 8 600 (ca. 14–17 %)
vorh. OD Torgau	8 700	9 400–13 700 (ca. 13 %)
östlich Torgau	3 500–10 000	3 900– 9 900 (ca. 11–18 %)

9. Von welcher Verkehrsbelegung wird nach Fertigstellung des Projekts bei der Neubau- als auch der Bestandstrasse ausgegangen (gegebenenfalls abschnittsweise darstellen)?

10. Welche Verkehrsprognose liegt diesen Schätzungen zugrunde, und wie hoch ist der Lkw-Anteil, und wie hoch ist der Anteil des induzierten Verkehrs?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß der Bundesprognose für die Bundesfernstraßen für das Jahr 2025 unter der Annahme der Umsetzung aller Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs und des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht ergeben sich für die B 87n folgende Verkehrsstärken:

	Kfz/24 h	(Schwerverkehrsanteil)
A 14 bis Eilenburg	ca. 28 000	(ca. 11 %)
OU Eilenburg	ca. 26 000	(ca. 8 %)
Eilenburg bis Torgau	ca. 11 000–15 000	(ca. 10 %)
vorh. OD Torgau	ca. 12 000	(ca. 12 %)
östlich Torgau	ca. 10 000	(ca. 17 %)

Die Methodik der Ermittlung des primär induzierten Verkehrs basiert auf einer Abschätzung der vom jeweiligen Projekt bewirkten Fahrzeitänderungen in Verbindung mit bestimmten differenzierten Wertansätzen. Die aus der Verkehrsumlegung je Projekt ermittelten Anteile des induzierten Verkehrs sind in die gesamtwirtschaftliche Bewertung (Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses) eingeflossen.

11. Wie viele Einwohnerinnen und Einwohner hat heute der Landkreis Nordsachsen und der Landkreis Elbe-Elster, und wie wird sich die Einwohnerzahl bis 2020 und 2030 nach aktuellen Bevölkerungsprognosen entwickeln?

Der aktuelle Bericht des Statistischen Landesamtes Sachsen zu den Bevölkerungszahlen in den Kreisen und kreisfreien Städten des Freistaats Sachsen weist

für den Landkreis Nordsachsen zum Stichtag 30. September 2010 eine Einwohnerzahl von 206 852 aus.

In der aktuellen Bevölkerungsprognose des Bundesinstituts für Bau-, Stadt und Raumforschung (BBSR) wurden für diesen Landkreis 195 800 Einwohner für 2020 und 181 900 Einwohner für 2030 berechnet.

Das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg benennt als aktuellen Wert für den Bevölkerungsstand im Landkreis Elbe-Elster eine Einwohnerzahl von 112 142 zum Stichtag 30. November 2010.

In der aktuellen Bevölkerungsprognose des BBSR wurden für diesen Landkreis 99 200 Einwohner für 2020 und 86 400 Einwohner für 2030 berechnet.

12. Wie werden die Eingriffe in Natur und Umwelt durch die Verkehrsbaumaßnahme aus naturschutzfachlicher Sicht bewertet, und wie viele Hektar Waldfläche müsste nach dem derzeitigen Planungsstand der Trassenführung für den Bau der Verkehrsanlage schätzungsweise gerodet werden?

Bestandteil und Grundlage der Raumordnungsunterlagen ist eine Umweltverträglichkeitsstudie. Diese umfasst die variantenbezogene Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter.

Im Ergebnis des schutzgutübergreifenden Variantenvergleichs wird festgestellt, dass die untersuchten Varianten umweltverträglich sind. Es werden schutzgutbezogen Vor- und Nachteile herausgearbeitet.

Waldbetroffenheiten wurden überschlägig ermittelt. Von einer Rodung betroffen wären je nach Variantenkombination zirka 3 bis 5 Hektar Wald. Eine konkrete Ermittlung ist in den weiteren Planungsphasen vorgesehen.

13. Welche Schutzgebiete sind im Einzelnen betroffen?

In Abhängigkeit von den Varianten können folgende Schutzgebiete betroffen sein:

FFH-Gebiete:	„Vereinigte Mulde und Muldenauen“, „Parthenaue“, „Großer Teich Torgau und benachbarte Teiche“, „Elbtal zwischen Mühlberg und Greudnitz“, „Dünengebiet Dautzschen-Döbrichau“.
Europäische Vogelschutzgebiete:	„Vereinigte Mulde“, „Elbaue und Teichgebiete bei Torgau“.
Landschaftsschutzgebiete:	„Endmoränenlandschaft zwischen Taucha und Eilenburg“, „Mittlere Mulde“, „Dübener Heide“, „Elbaue Torgau“.

14. An welcher Stelle ist die Querung der Parthenaue geplant?

Ob und an welcher Stelle die Parthenaue gequert wird, steht noch nicht fest.

15. Welche Eingriffe ergeben sich bei der Querung der Parthenaue?

Im Rahmen der Raumwiderstands- und Konfliktanalyse wurden für die Parthenaue zwei Konfliktschwerpunkte (bei Sehlis und bei Beucha/Zweenfurth) bezüglich der Schutzgüter Tiere/Pflanzen, Mensch und Wasser ausgewiesen. Diese können mit entsprechenden Maßnahmen vermieden, vermindert bzw. kompensiert werden.

16. Wie viele Hektar würden für das Straßenbauprojekt B 87n dauerhaft versiegelt?

Die dauerhafte Versiegelung umfasst je nach Variante zwischen 160 und 222 Hektar.

17. Mit welchem Straßenquerschnitt wird die B 87n im genannten Korridor geplant?

Die Raumordnungsunterlagen enthalten einen 4-streifigen Regelquerschnitt (RQ) 28. Im Ergebnis der neuen Wertung soll nach derzeitigem Stand im Abschnitt zwischen der A 14 und Eilenburg mit einem 4-streifigen RQ 21 und weiter bis nördlich Torgau mit einem 3-streifigen RQ 15,5 geplant werden.

18. Hält die Bundesregierung an einem vierstreifigen Neubau bis Torgau fest?

Es wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

19. Hält die Bundesregierung einen vierstreifigen Querschnitt angesichts einer aktuellen Verkehrsbelegung von rund 12 800 Fahrzeugen täglich (Zählstelle Taucha) für überdimensioniert?

Wenn nein, was rechtfertigt den vierstreifigen Straßenquerschnitt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

20. Werden nach Fertigstellung der Ortsumfahrungen bzw. der Verlegung der Bundesstraße die Streckenabschnitte der alten B 87 zurückgestuft?

Wenn ja, wer ist dann für Betrieb, Wartung und Unterhaltung der Verkehrsanlage zuständig?

Welche Kosten entstehen dabei voraussichtlich jährlich (bitte getrennt darstellen)?

Ja. Die Umstufung des betroffenen Straßennetzes wird in den jeweiligen Planfeststellungsbeschlüssen festgelegt.

Die Mittel für die Leistungen des Betriebsdienstes der Bundesstraßen werden den Ländern entsprechend ihrem Anteil am Straßennetz zugeteilt. Für konkrete Streckenabschnitte liegen keine Informationen vor. Überschlägig kann von rund 10 000 Euro pro km Bundesstraße ausgegangen werden.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333